X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 4)
z dnia 7 grudnia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 4)

7 grudnia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat funkcjonowania kolejowej informacji pasażerskiej dotyczącej w szczególności opóźnień i utrudnień w ruchu kolejowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Artur Różycki** zastępca dyrektora Pionu Rozwoju SKM sp. z o.o., **Dariusz Grajda** członek zarządu, dyrektora handlowy „Kolei Mazowieckich – KM" sp. z o.o., **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, z listy obecności wynika, że mamy kworum, w związku z tym otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra oraz zaproszonych gości. Jest z nami pan Andrzej Bittel, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pani Magdalena Kossowska, naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa, pan Marcin Trela, wiceprezes UTK – również witam bardzo serdecznie – dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich UTK, pan Karol Kłosowski. Jest z nami pan Ireneusz Merchel, prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA – witam serdecznie, panie prezesie – oraz pan Mirosław Skubiszyński, wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Witam serdecznie. Witam doradcę technicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Andrzeja Sykałę. Serdecznie witam reprezentację kolei samorządowych, członka zarządu, dyrektora handlowego Kolei Mazowieckich, pana Dariusza Grajdę. Jest pan dyrektor? Jest. Witam serdecznie. Nie wiem, czy jest z nami pan Paweł Lisiewicz, członek zarządu SKM sp. z o.o. Nie widzę. Prawdopodobnie dotrze. Jest z nami także dyrektor Pionu Rozwoju SKM sp. z o.o., pan Artur Różycki. Witam bardzo serdecznie.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat funkcjonowania kolejowej informacji pasażerskiej dotyczącej w szczególności opóźnień i utrudnień w ruchu kolejowym. To niezwykle ważna i istotna rzecz. Czy są uwagi do porządku dziennego przedstawionego przez prezydium Komisji? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego, stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku. Szanowni państwo, to jest niezwykle ważna sprawa, dlatego w pierwszej kolejności poproszę panią przewodniczącą Paulinę Matysiak o wprowadzenie do tematu. Później pana ministra poproszę o przedstawienie informacji w tej sprawie. W kolejnym bloku poproszę o zabieranie głosu państwa posłów i reprezentantów strony społecznej i o odniesienie się pana ministra i zaproszonych gości do poruszonych wątków.

Pani przewodnicząca, zapraszam.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję bardzo. Dzień dobry. Przedstawię bardzo krótkie wprowadzenie. Sytuacja związana z funkcjonowaniem dynamicznej informacji pasażerskiej nie od dzisiaj jest zła. W ostatni weekend, kiedy w południowej Polsce występowały intensywne opady śniegu i mrozy, występowały także znaczące problemy z funkcjonowaniem Portalu Pasażera. Z aplikacji i ze strony internetowej nie można było skorzystać także w poniedziałek. Nie jest tak, że to jest jednostkowa sytuacja, która miała miejsce teraz, niedawno. W przeszłości takie sytuacje miały miejsce wielokrotnie.

Przypomnę tylko problemy, jakie występowały z działaniem tej aplikacji w maju 2023 r., kiedy nie można było z niej skorzystać przez tydzień. W tej sytuacji najgorsze jest to, że nie są wyciągane żadne wnioski. Nie usprawniono działania aplikacji, aby ją ratować. PKP PLK wyłączała jej funkcjonalność dla pasażerów i zakładkę z opóźnieniami pociągów na mapie. Do tego dorzucę jeszcze kwestię tego, że wbrew europejskiemu prawu – mam tutaj na myśli dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady z czerwca 2019 r. o dostępie do otwartych danych i ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego – spółka uparcie blokuje dostęp do danych kolejowych dla innych zainteresowanych podmiotów. Przez te działania spółki zamknięto m.in. popularną wśród pasażerów kolei aplikację Mój Pociąg, która była alternatywą dla Portalu Pasażera.

Ten monopol na kolei nigdy nie był i nie będzie dobrą rzeczą. Widać to chociażby na przykładzie wielu kanałów sprzedaży. Dzięki szerokiej dostępności i możliwości zakupu biletów z roku na rok, a w zasadzie z miesiąca na miesiąc, wzrasta zainteresowanie pasażerów koleją. Myślę, że podobnie byłoby, gdyby spółka podzieliła się z zainteresowanymi informacjami dotyczącymi tego, jak wygląda ruch kolejowy. Mogłoby to skutkować mniejszymi problemami w przypadku wystąpienia dużego zainteresowania podróżnych informacją kolejową w czasie rzeczywistym.

Tyle tytułem wprowadzenia. Bardzo chciałabym, żeby odniesiono się do wydarzeń, które miały miejsce w ostatnich dniach, do kwestii wspominanej przeze mnie dyrektywy. Myślę, że w czasie dyskusji pozwolę sobie zadać szczegółowe pytania. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Poproszę pana ministra Andrzeja Bittela o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odnosząc się do dyrektywy, wydaje mi się, że ta ocena nie jest do końca trafna. Od tego zacznę, bo PKP PLK przekazuje informacje, tylko że trzeba zawrzeć porozumienie w tym zakresie, żeby to odbywało się w sposób uporządkowany i relacyjnie opisany stronami. Tego zastrzeżenia więc nie rozumiem.

Jak ktoś chce takie dane uzyskiwać od tego, który je ma, to wydaje mi się, że w sposób naturalny ten porządek powinien zostać wprowadzony. Taki porządek jest wprowadzany. Oczywiście każda aplikacja, również aplikacja, której nazwę pani przewodnicząca wspomniała, korzysta z tego samego źródła danych, więc odpytuje ten sam system. Co do tego też nie ma żadnych wątpliwości.

W sumie zastanawiałem się, co tutaj państwu powiedzieć. Informacje, które są przekazywane w Portalu Pasażera, są przekazywane w tej formule – wbrew opinii, że w formule nieulepszanej – od Euro 2012. To aplikacja, która została uruchomiona w tamtym czasie i od tamtego czasu funkcjonuje. Dodawane są różne funkcjonalności i formuły działania tejże aplikacji. W miarę możliwości jest ulepszana i poprawiana. Co do tego też nie mam żadnych wątpliwości, bo wynika to z informacji przekazywanych przez zarządcę infrastruktury.

Rzeczywiście występują utrudnienia w korzystaniu z portalu, czy w formie www, czy w formie aplikacyjnej, w sytuacji ponadstandardowego zainteresowania informacjami z tejże strony. Nie mam na myśli korzystania wynikającego z potrzeb pasażerów. Tutaj wtrącę, że poniedziałki to ataki DDoS-owe na wiele różnych stron, w tym m.in. na stronę parlamentarną, sejmową. To jest skutek. W niedzielę natomiast mieliśmy do czynienia z dziwnym, niestandardowym zainteresowaniem aplikacją w dwóch przedziałach czasowych, między godz. 10:00 a 12:00 i między godz. 15:00 a 19:00.

Również standardowe zainteresowanie aplikacją w momentach, w których są utrudnienia w ruchu, które w naturalny sposób generują zainteresowanie i chęć pozyskania informacji, jest na poziomach o wiele niższych niż wtedy zostały wygenerowane. Z wykresów przedstawiających zainteresowanie stroną wynika, że sposób narastania zainteresowania jest w miarę płynny. Jest to linia o pewnym kącie, nachyleniu. W tych dwóch okresach zainteresowanie rosło natomiast pionowo w górę i w związku z tym zarządca infrastruktury podejmował określone działania. To m.in. ograniczanie funkcjonalności, które w rozumieniu zarządcy infrastruktury z punktu widzenia informowania pasażera nie są kluczowe. Mapa z siecią obrazującą pociągi na całej sieci z punktu widzenia osoby, która poszukuje połączenia, nie jest w tym momencie kluczowa. Kluczowe jest to, żeby wejść do aplikacji i uzyskać informacje, czy pociąg jest opóźniony, czy nie jest opóźniony. Ta funkcjonalność działała.

Ograniczony był również dostęp do zakładki, która wyrzuca całą listę utrudnień w ruchu, opóźnień pociągów itd. Te dwa elementy rzeczywiście powodowały wyłączenie dostępu. Przeniesienie tego zainteresowania powodowało to, że aplikacja wracała do możliwości funkcjonowania w tym obszarze w feralny dzień, w niedzielę.

Tak to wygląda. Więcej szczegółów, jeśli pan przewodniczący pozwoli, przedstawią koledzy z zarządu PKP PLK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Dodam tylko to, co wskazał pan minister. Muszę powiedzieć, że to było zwiększone ok. 20-krotnie w stosunku do średniej codziennej w danym momencie, kiedy te informacje są pozyskiwane. Odbyło się to o godz. 10:00 czy później, o godz. 15:00. Taki wzrost następował w ciągu kilku minut. Nagle okazało się, że jest średnio 400–600 jednorazowych wejść do aplikacji. Wcześniej, na etapie budowy, takie zabezpieczenie było na poziomie 1000–2000, czyli było niewielkie. Dwa lata temu rozszerzyliśmy to i zwiększyliśmy możliwość do 6000–7000. To pokazuje, że jest 10-krotnie więcej od średniej. W tym momencie to przekroczyło ten poziom. Pewnie można powiedzieć, że zawsze należy to zwiększyć. Pewnie można byłoby dostawić jeszcze jeden, dwa serwery i może wtedy zwiększy się to do 10 lub 12 tysięcy. Zdarza się to raz, dwa razy w roku albo i rzadziej.

Muszę powiedzieć, że tak jak przy przeciążeniu sieci komórkowej czy innej, jeżeli użytkują wszyscy naraz, to tak jest. Chyba bardzo ważne jest natomiast to, że w ramach tej funkcjonalności jest szereg funkcjonalności, które nie są na bieżąco potrzebne bezpośrednio dla pasażera, który jest na stacji czy w pociągu. Dlatego rozważamy taką możliwość, żeby pewne funkcjonalności przenieść na sąsiednią stronę, do której – żeby była jasność – oczywiście wszyscy będą mieli dostęp, ale one nie będą obciążały tej informacji. Tak jak dyskutowaliśmy, pewnie udałoby się zrobić to w kilka tygodni. Jest zasadnicze pytanie o to, czy te dane będą wtedy… Teraz mamy je w czasie rzeczywistym, wtedy będą uaktualniane w czasie statycznym, nie wiem, co 10, 15 minut. Wydaje mi się, że, jak sprawdzamy, na tę stronę pasażerowie wchodzą zdecydowanie mniej, a w tym dniu wejść było bardzo dużo.

Szczegóły poda wiceprezes Skubiszyński. Opowie, jak to dokładnie się kształtowało. Sprawą oczywistą jest to, że zawsze gdzieś jest granica, nad którą trzeba się zastanowić. Czy dla wyjątkowej sytuacji rozbudowywać urządzenie i utrzymywać wyśrubowane parametry? Jest to związane z następstwami, kosztami czy zabezpieczeniami. Czy zbudować tę funkcjonalność dwutorowo? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Panie prezesie, proszę o zabranie głosu.

Wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Mirosław Skubiszyński:

Szanowni państwo, uzupełniając informację bardziej szczegółowo, chcę powiedzieć, że portal jest przygotowany. Zrzuty z serwerów pokazują, że wykorzystanie portalu jest na poziomie ok. 400–600 sesji w normalnym dniu roboczym, a ok. 700 sesji na,

powiedzmy, daną milisekundę jest w dniu świątecznym czy w weekendy. Ktoś się loguje, ktoś odpada, tak te sesje trwają. Mówimy tutaj o jednostce w danym czasie w skali sesji.

Po naszych wcześniejszych doświadczeniach, o których mówiła pani przewodnicząca, dokonaliśmy przemodelowania pewnych rzeczy, w tym serwerów, i portal jest zdolny bezproblemowo obsłużyć około 5–7 tys. sesji. Nie będziemy tym państwa zanudzać, ale zrzuty z urządzenia pokazują, że jest to stabilne, proste, funkcjonalne i nie ma z tym problemów. W momencie, w którym się dzisiaj spotkaliśmy i o którym mówimy, był lawinowy skok – uwaga – na poziom ponad 12, 13 tys. sesji w jednej milisekundzie, czyli powtórzę, portal jest wykorzystywany na poziomie 600 sesji, zdolny jest obsłużyć 7 tys. sesji, a raptem jesteśmy na poziomie 12, 13 tys. Nie jest to spokojny wzrost, o którym mówił pan minister, ale jest to gigantyczny w sekundzie pionowy wzrost z poziomu 1 tys. na poziom 12, 13 tys.

Po dokonaniu analizy zachowań systemu nasze służby informatyczne stwierdzają i mają takie podejrzenie, iż w tym momencie różne aplikacje „podkradające" dane, które rzekomo mielibyśmy udostępniać wszystkim zainteresowanym… Oczywiście na warunkach uczciwej konkurencji, uczciwego rynku jesteśmy skłonni udostępniać te dane, a oczekiwania niektórych, którzy występowali do nas były wręcz o dawanie całego silnika wszystkich aplikacji i systemów eksploatacyjnych, wręcz eskariota itd, więc to jesteśmy w stanie użyczać, z zachowaniem bezpieczeństwa również teleinformatycznego.

Tutaj wychodzi natomiast, że w milisekundzie jest ponad 1 tys. sesji, operacji. Generalnie żaden ludzki palec, mówiąc lakonicznie, nie jest w stanie uruchomić tylu zapytań w milisekundzie. Wobec tego zachodzi podejrzenie, że jest to próba wyciągania danych, zwłaszcza tych o opóźnieniach pociągów, przy pomocy różnych logowań w milisekundzie do jednego źródła, ale przy pomocy różnych ścieżek. Per saldo powoduje to, że system się zapycha. W związku z tym w takich sytuacjach podejmujemy działania i decyzje, aby odłączać moduły, które w danej chwili są najmniej potrzebne dla podróżnego.

Zdaję sobie sprawę z tego, że dla przeciętnego Iksińskiego wyłączenie na przykład zbiorczego modułu czy mapy może wydawać się końcem świata, ale przypomnę, że ustawą jesteśmy zobligowani do udzielania informacji o rozkładzie jazdy w formie plakatu i przez internet. Proszę państwa, dzisiaj portal ma kilkanaście funkcjonalności, modułów i mnóstwo informacji, które stały się bajerami dla podróżnego. To dobrze, że one są, ponieważ sami również jeździmy pociągami i sami też z tego korzystamy. Bezwzględnie wypełniamy natomiast ustawowy obowiązek informacyjny. Staramy się też, żeby działały wszystkie dodatkowe funkcjonalności, które, uważam, podróżnemu jak najbardziej się należą i mu służą, jednak w momencie, kiedy musimy wejść w sytuację kryzysową i zaingerować w system, staramy się uratować minimalną potrzebną wiedzę, czyli to, gdzie jest mój pociąg, czy jest opóźniony, jak jedzie, o której przyjedzie itd. To nie jest normalne działanie. Wtedy mówimy już o działaniu quasi kryzysowym.

Powtórzę. Normalne użytkowanie jest na poziomie 400 sesji w milisekundzie lub 600 sesji w weekend. System jest przygotowany na 7 tys. sesji. Nasze wykresy z serwerów pokazują, że do tego momentu nic się z systemem nie dzieje. Pomijam oczywiście kwestię tego, kto łączy się z jakiego miejsca, jaka jest sieć GSM-R, jakie mamy łącze i jaką przeglądarkę, na co jako PLK nie mamy wpływu. Tutaj natomiast wystąpił gigantyczny skok w milisekundzie do poziomu 12, 13 tys. Ludzki palec w takim czasie nie jest w stanie wygenerować takiej ilości zapytań, a więc mamy do czynienia z próbą wyciągnięcia danych w sposób usystematyzowany, niestety skutkujący tym, że musimy ten system ratować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, tutaj musimy postawić kropkę, ponieważ zapowiedziano głosowania. Prawdopodobnie ich nie będzie, przynajmniej tych zapowiedzianych, ale ogłaszam przerwę. Spotkamy się ponownie o godz. 9:15 bądź niezwłocznie po głosowaniach. Na pewno będą państwo odpowiadać na pytania, tak że bardzo proszę o to, aby poczekać na rozpoczęcie drugiej części posiedzenia Komisji. Dziękuję bardzo.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2025-TD):

Szanowni państwo, po przerwie związanej z głosowaniami na sali posiedzeń wznawiam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Panie prezesie, postawiliśmy kropkę w trakcie pańskiej wypowiedzi. Czy po przerwie pan prezes chciałby coś jeszcze dodać? Później przejdziemy do pytań. Otwieram listę do zapisywania się do głosu w dyskusji, którą prowadzi pani przewodnicząca Paulina Matysiak. Bardzo proszę o zapisywanie się do dyskusji. Panie prezesie, oddaję głos.

Wiceprezes zarządu PKP PLK SA Mirosław Skubiszyński:

Panie przewodniczący, pani przewodnicząca, szanowni państwo, ostatnie dwa zdania. Oczywiście identyfikując taki stan rzeczy, niezwłocznie przystępujemy do dalszego przemodelowania architektury systemu w taki sposób, aby wymagane, niezbędne, priorytetowe funkcjonalności były dostępne ad hoc, na zasadach szybkiego dostępu, a te bardziej statystyczne były dostępne w innej usłudze, w inny sposób. Nie chciałbym mówić tutaj o szczegółach, dlatego że transmisja jest na żywo, a myślę, że wielu obserwujących nas już mogłoby być zainteresowanych poszukiwaniem dróg dojścia do danych, których w inny, legalny sposób nie chcą pozyskać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. W takim razie otwieram dyskusję. O zabranie głosu proszę panią przewodniczącą Paulinę Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję za to wprowadzenie ze strony panów prezesów i pana ministra. Dwie rzeczy. Pan minister zwrócił mi już uwagę, że pomyliłam się, jeżeli chodzi o rok. Faktycznie, tygodniowa przerwa w działaniu Portalu Pasażera miała miejsce w roku ubiegłym, w 2022 r., nie w 2023 r. W związku z tym mam kilka pytań.

Panowie powiedzieliście o tym, że była bardzo duża liczba sesji roboczych, co może powodować zatrzymanie działania samej aplikacji czy wyłączanie poszczególnych punktów. Mam jedno pytanie. Skoro w ostatnich dniach zauważyliście państwo coś takiego, dlaczego nie było żadnej informacji w tym temacie, że to właśnie z tego powodu mamy do czynienia z problemami? Tak naprawdę tłumaczenie to następuje dopiero po sprawie.

Druga rzecz jest taka. Czy nie biorą państwo pod uwagę faktu tego, że skoro w niedzielę bardzo duża liczba pociągów była odwołana, ale też opóźniona, może właśnie z tego powodu była bardzo duża liczba wejść i zapytań do systemu, bo po prostu brakowało informacji – czy to od przewoźników, czy to od zarządcy infrastruktury, a państwo o tym nie informowaliście? To jest jedna rzecz.

Od razu dodam, że ja sama kilkukrotnie, jeśli nie kilkunastokrotnie, w niedzielę po godz. 15:00 sprawdzałam aplikację Portal Pasażera, która w tym czasie faktycznie nie działała, a mój pociąg był opóźniony o 60 minut. Ta informacja nie była podawana zgodnie z realnym opóźnieniem. Bardzo często zdarza się tak, że opóźnienie na stacjach i na przystankach jest pasażerom dawkowane. Kiedy Portal Pasażera działa, można sprawdzić w aplikacji, że pociąg jest opóźniony na przykład o 50 minut – to jest moja historia z poniedziałku – a na stacji jest informacja o tym, że pociąg jest opóźniony o 15 minut. Po 15 minutach pasażer uzyskuje kolejną informację, że opóźnienie zwiększyło się do 30 minut, zamiast na początku jasno dowiedzieć się, jaki będzie prawdopodobny czas oczekiwania.

Od razu dodam, że w niedzielę, po mojej historii, którą z opóźnieniem opisałam w mediach społecznościowych, zadzwonił pan minister infrastruktury. To jest bardzo miłe, że pan minister osobiście dzwoni, wyjaśnia i tłumaczy, dlaczego pociąg był opóźniony, ale, jak rozumiem, nie będzie dzwonił do każdego pasażera, którego spotkała taka historia. Chyba łatwiej i lepiej byłoby poinformować, nawet na stronie w państwa mediach społecznościowych, o sytuacji z niedziałającym Portalem Pasażera.

Mówili państwo, że były próby wyciągania danych. Chciałabym dopytać, ile takich sytuacji miało miejsce w ostatnich latach. Jeżeli faktycznie miały one miejsce i państwo je zauważyliście, chciałabym zapytać o to, jakie podjęliście działania, żeby takich sytuacji unikać w przyszłości.

Była mowa o udostępnianiu danych w formie otwartego dostępu i o tym, że państwo to robicie, jeżeli ktoś się zgłosi, po to, żeby sytuację – cytuję – „uporządkować". Chciałabym dowiedzieć się, jakie podmioty i ile podmiotów zgłosiło się do państwa z prośbą o udostępnienie danych dotyczących rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym. Jaka była

państwa odpowiedź? Czy chcecie państwo pobierać jakieś opłaty za te dane? Jeżeli tak, to w jakiej wysokości? Trzeba bowiem jasno powiedzieć, że w przypadku spółki państwowej to my jako podatnicy płacimy za te dane. Dlaczego nie są one udostępniane innym podmiotom?

Jest też kwestia dopytania o to, jak wygląda wdrażanie w Portalu Pasażera informowania o położeniu pociągu na podstawie danych z lokalizacji GPS. Skala jest oczywiście różna, ale tu można podać przykład chociażby Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, która o tym, gdzie znajdują się ich pociągi, potrafi poinformować swoich pasażerów. Ten system działa. Można brać z niego przykład. Czy zamierzacie państwo wprowadzić u siebie takie funkcjonalności?

Żeby była jasność, bo dużo rozmawialiśmy dzisiaj o Portalu Pasażera, informacja pasażerska to nie jest tylko ta konkretna aplikacja. To jest też informacja, z jaką pasażerowie zapoznają się na poszczególnych stacjach, na wyświetlaczach, w komunikatach. Znamy państwa wyświetlacze. W zasadzie upload-ujecie tam państwo gotowe PDF-y. Bardzo często jest to nieczytelne, niezrozumiałe z perspektywy pasażera. Mamy kilka pociągów, które różnią się wersjami w rozkładach jazdy. Wystarczy po prostu zapoznać się z tymi wyświetlaczami.

Później będę miała jeszcze precyzyjne, dokładne pytania dotyczące samej spółki PLK, ale to może w drugiej turze pytań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejny do dyskusji zgłosił się pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie ministrze, szanowne prezydium, szanowni państwo, jedną z kwestii, którą warto poruszyć, są wypowiedzi pani poseł. Między innymi Rynek Kolejowy odnotował sytuację, która, jak myślę, warto, by się nie powtórzyła i z której warto wyciągnąć wnioski.

Opóźnienie pociągu Wawel i sytuacja związana z niepodstawieniem przez przewoźnika niemieckiego transportu to, jak myślę, też jest wątek, który warto poruszyć na posiedzeniu Komisji. Oczywiście nie można mieć pretensji do spółki, że są takie, a nie inne warunki pogodowe. Na bieżąco śledzę ruch pociągów i patrzę na to jako pasażer, który korzysta z usług kolei. Muszę powiedzieć, że dotychczasową działalność spółki oceniam bardzo pozytywnie, natomiast z dużym niepokojem przyjrzałem się faktowi, iż pociąg polski dojeżdża do stacji w Rzepinie, a niemiecki przewoźnik zostawia naszych pasażerów i nie mają oni możliwości dotrzeć do Berlina. Czy ta sytuacja w ostatnich dniach była jednostkowa? Jakie wnioski zarządca infrastruktury może wyciągnąć wobec przewoźnika, który powinien zapewnić transport zastępczy, czyli autobusową komunikację zastępczą?

Jeszcze raz podkreślam, nie mam pretensji ani do PLK, ani do ministerstwa. Widzieliśmy, jakie były warunki. Sytuacja była bardzo trudna, szczególnie na odcinku podkarpacko-małopolskim, ale postępowanie przewoźnika Deutsche Bahn uważam za skrajnie nieodpowiedzialne. Na plus trzeba oczywiście zaliczyć działanie polskich przewoźników, którzy umożliwili pozostanie pasażerów w składzie do rana. Dopiero rano niemiecki przewoźnik odebrał polskich pasażerów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle, za tę troskę o dojazd obywateli Rzeczpospolitej do Berlina. To jest niezwykłe, jak wynika ze słów pana posła.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, rozumiem, że panu to się nie podoba.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie, ja troszczę się do dojazd do Warszawy, pan poseł o dojazd do Berlina.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, rozumiem, że według pana Polacy, którzy pracują za granicą, to gorsi Polacy. Serdecznie gratuluję tego dzielenia Polaków i pasażerów. Serdecznie gratuluję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Właśnie to wynika z pańskich słów.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Rozumiem, że broni pan przewoźnika niemieckiego, który nie podstawił taboru. Gratuluję, że jest pan rzecznikiem kolei niemieckich.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Gratuluję. Ja się troszczę o dojazd do Warszawy, pan o dojazd do Berlina.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Gratuluję, że jest pan, można powiedzieć, rzecznikiem kolei niemieckich. Proszę aplikować na to stanowisko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To jest tylko i wyłącznie fakt, który wynika z pańskich słów, ale ma pan do tego prawo, tak że gratuluję.

Poproszę kolejnego mówcę. Pan poseł Mariusz Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, widzę, że standardy z sali sejmowej niestety przenoszą się również na posiedzenie Komisji, gdzie wypowiedzi posła są komentowane przez przewodniczącego, przez marszałka. Tak nie powinno być. Panie przewodniczący, jeżeli chcemy w spokoju pracować na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, nie przenośmy złych wzorców komentowania wypowiedzi posłów. One będą, są i były różne, ale chyba właśnie po to się różnimy, żeby było ciekawie i żeby można było wypracować coś twórczego, a nie komentować wypowiedzi posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ma pan sto procent racji, panie pośle. Proszę o tym porozmawiać z panem marszałkiem Terleckim. Zachęcam do zabrania głosu…

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Jeżeli chodzi o meritum sprawy, chciałem bardzo serdecznie podziękować panu ministrowi za bardzo duży postęp infrastrukturalny i postęp jakości obsługi pasażerów, jaki można obserwować w ostatnich latach, jeśli chodzi o stan infrastruktury, jak również o jakość obsługi pasażerów przez przewoźników PKP oraz przewoźników regionalnych.

Dziwię się wypowiedzi pani poseł o tym, że wielkość opóźnienia uległa zmianie. Pani poseł jest zdziwiona, że najpierw było 60 minut, a potem 30 minut. To jest naturalna rzecz. Jako absolwent technikum kolejowego, automatyk sterowania ruchem kolejowym mogę pani powiedzieć, że sytuacja na linii, zwłaszcza w czasie momentów kryzysowych, jest dynamiczna. To zupełnie normalna rzecz, że wielkość opóźnienia ulega zmianie.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Panie pośle, tylko doprecyzuję, ad vocem.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Potem.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Nie, ponieważ wprowadza pan w błąd.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Ad vocem pani poseł będzie po mojej wypowiedzi. Proszę mi nie przerywać. Ja pani nie przerywałem. Pani poseł, proszę pozwolić mi skończyć wypowiedź. Jeżeli zamykacie państwo dyskusję, komentujecie i przerywacie, to po co jest nasza obecność na posiedzeniu

Komisji? Może po prostu damy sobie spokój, państwo wypowiecie swoje tyrady, skomentujecie i rozejdziecie się w dobrych humorach.

Na szczęście skończyły się czasy tekstów i komentarzy typu: jak jest zima, to musi być zimno. Wszyscy to pamiętamy. Ja akurat jestem częstym pasażerem kolei. Poruszam się kolejami bardzo często, również w pracy poselskiej. Korzystam z przewoźników regionalnych. Świetnie jest rozwiązana komunikacja Kolei Małopolskich. Dojeżdżam do Krakowa, później przesiadam się w składy Intercity. O sytuacji, również podczas ostatniego ataku zimy i ponadnormatywnych opadów śniegu, jeżeli chodzi o zatroszczenie się o pasażerów, mogę powiedzieć, że była bardzo dobra na stacji Kraków Główny, gdzie informacja była przekazywana na bieżąco, gdzie aplikacje działały, a pasażerowie, którzy musieli poczekać dłużej, byli przez spółkę zaopiekowani. Jeżeli chodzi o kwestię tych przypadków, nie można tu było mieć jakichkolwiek zastrzeżeń.

Chciałbym tylko prosić pana ministra, żeby ten rozwój i system komunikacji był kontynuowany również na liniach regionalnych, tak jak w 2022 r. reaktywowano połączenia na linii kolejowej 94: Kraków – Skawina – Spytkowice. Od niedzieli pociągi dojeżdżają do Oświęcimia w liczbie 19 par nowoczesnych składów osobowych Kolei Małopolskich. Przypomnę, bo na pewno państwo tego nie wiedzą, że w 2012 r. linia została zlikwidowana przez ówczesny zarząd województwa małopolskiego, czyli PO-PSL. Po 10 latach została reaktywowana. Reaktywacja ta nie tylko jest zakończona sukcesem, ale połączenia te rozwijają się, o czym przed chwileczką powiedziałem.

Mam prośbę. Czy państwo, pan minister, planujecie również rozbudowę infrastruktury w takich kształcie, w jakim odbywało się to do tej pory, poprzez modernizację linii, również poprzez montaż system dynamicznej informacji pasażerów, zwłaszcza dla tych, którzy nie korzystają z mobilnych aplikacji? Musimy pamiętać, że nie wszyscy pasażerowie korzystają z mobilnych aplikacji typu Portal Pasażera, Mój Pociąg itd. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Czy pani posłanka powie słowo sprostowania do nieprawdziwej informacji, która tutaj padła?

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak. Chciałam wytłumaczyć panu posłowi Krystianowi, że mówiłam o sytuacji, w której w aplikacji Portal Pasażera mamy informację o tym, że pociąg jest opóźniony na przykład o 60 minut, a na stacji pasażer otrzymuje informację o tym samym pociągu, że pociąg jest opóźniony o 15 minut, i po 15 minutach otrzymuje kolejną informację, że opóźnienie zwiększa się do 30 minut. Oczywiście nikt nie będzie dyskutował z tym, że, jak głoszą wszelkie komunikaty, opóźnienie może ulec zmianie. Czasami może się zmniejszyć, czasami może się zwiększyć, tutaj chyba wszyscy się zgodzimy. Mówię natomiast o sytuacji, w której ci, którzy korzystają z aplikacji Portal Pasażera, mają zupełnie inną informację niż pasażerowie, którzy z aplikacji nie korzystają i bazują tylko na informacjach, które są podawane na przykład przez megafon albo które widzą na wyświetlaczach. Tutaj jest duża różnica. Mam nadzieję, że spółka wyjaśni, z czego ona wynika i dlaczego pasażerowie, którzy oczekują na ten sam pociąg, otrzymują różne informacje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Apeluję, aby w trakcie dyskusji nie wprowadzać w błąd co do wypowiedzi innych posłów, bo to wykracza poza standardy, których chcemy tutaj przestrzegać. Dziękuję.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Jak mawia pan przewodniczący i jak mawia klasyk, to oczywista oczywistość. Być może pomiędzy czasem publikacji na Portalu Pasażera i czasem publikacji informacji, którą otrzymał zawiadowca, mogła zajść różnica. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, proponuję przestrzegać standardów. Brzmią one w ten sposób, że posłowie zabierają głos po udzieleniu takiej dyspozycji przez przewodniczącego. Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Adriana Furgalskiego.

Prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, miałem zacząć od innego wątku, ale dopowiem do tego, co mówiła pani przewodnicząca. Rzeczywiście nie wszyscy wiedzą, że jest taki portal jak Portal Pasażera. Jak się tam wejdzie, to są nawet bardzo dokładne opóźnienia, na przykład 113 minut, a na peronie mamy informację, że 10 minut może ulec zwiększeniu, potem jest dawkowanie. Mnie to zawsze denerwowało, dlatego że jeśli z 10 minut robią się dwie godziny, to osoba oczekująca może albo wrócić do domu – to najgorszy wariant – wsiąść do samochodu i dojechać do miejsca docelowego, albo starać się dotrzeć do miejsca innymi pociągami, generalnie starać się szukać alternatywy, bo wie, ile to opóźnienie rzeczywiście wyniesie.

Do takich nadzwyczajnych sytuacji jeszcze wrócę, chciałem natomiast zacząć od sytuacji, która nie była nadzwyczajna, była nawet bardzo miła. Można powiedzieć, że ona jest najświeższa. Dotyczy to lipca. To był chyba ostatni dzień lipca. Otworzyliśmy, bodajże po czterech latach od wydania 120 mln zł, bardzo ładny dworzec w Gdańsku. Potem, przynajmniej przez cały sierpień, był problem polegający na tym, że pasażerowie, którzy wchodzili do tego dworca, do hallu dworcowego, albo mieli zupełnie inną informację o tym, jak pociągi będą odjeżdżać, albo w ogóle nie mieli informacji, że pociąg się pojawi. Potem wystarczyło zejść do peronów, gdzie były informacje PKP PLK. Tu trzeba przyznać, że one były prawdziwe, informowały o tym, jaki jest rzeczywisty ruch pociągów. Próba zsynchronizowania, integracja systemów informacji pasażerskiej PKP S.A., PLK trwała przynajmniej przez miesiąc. To nie jest jeden przypadek, gdzie nie ma tej symbiozy.

Generalnie uważam, że dworce powinny przejść do PKP PLK, bo dziwnie jest, jak dworzec jest z PKP S.A., a peron jest w PLK, i czasami jedna spółka wyremontuje część tego obszaru, razi nas wtedy stan dworca kolejowego albo odwrotnie. Wydaje mi się więc, że służyłoby to poprawie w tym względzie.

Druga rzecz, może też nienadzwyczajna, bo zdarzają się korekty rozkładu jazdy. Przy marcowej okazji mieliśmy w Warszawie dość duże zamieszanie. Było nawet zwołane specjalne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Mieliśmy kierowanie pociągu na niewłaściwe tory, mieliśmy opóźnienia, mieliśmy błędną informację pasażerską albo brak informacji. Były trzy kontrole Urzędu Transportu Kolejowego. Rozpoczęta też była procedura nałożenia kary na PKP PLK chociażby w związku z kwestiami informacji pasażerskiej. Myślę, że – gdyby pan przewodniczący dopuścił PLK, która nie zgadzała się z decyzjami UTK – jeżeli jest wiceprezes, pan Marcin Trela, warto dowiedzieć się, jak sytuacja wygląda.

Teraz trzecia, ostatnia już rzecz. Jeżeli chodzi o sytuacje nadzwyczajne, to, o czym powiedziała pani przewodnicząca, a ja dodałem do tego kilka swoich zdań, to jest jedno, ale druga rzecz jest taka. Ona dotyczy Portalu Pasażera. Kiedy wiemy, że pociąg się spóźni i opóźnienie jest dłuższe, bardzo często jest tak, że on nie może wjechać na peron i krawędź, na które powinien wjechać. Gdyby było podanie informacji, że wjeżdża nie na trzeci, ale, powiedzmy, na piąty peron… Sam często byłem świadkiem na Warszawie Wschodniej – gdzie, jak wiemy, nie ma specjalnych udogodnień dla osób, które mają problem z przemieszczaniem się, bo nie ma wind, nie ma ruchomych schodów – jak trzykrotnie zmieniano perony i krawędzie i te biedne osoby musiały prosić kogoś, kto biegnie, żeby samemu nie spóźnić się na ten pociąg, by zatroszczył się jeszcze o innego pasażera.

Portal Pasażera nie pokazuje właściwej informacji o tym, jaki to będzie peron i jaka to będzie krawędź peronowa. Pokazuje informację z plakatu, czyli to, gdzie on powinien wjechać. Są sytuacje, w których Portal Pasażera mówi swoje, plakat na dworcu mówi swoje, megafon mówi swoje, a wyświetla się jeszcze inna informacja. Pytałem tych, którzy zajmują się informatyką PKP PLK. Taka była odpowiedź i mam nadzieję, że pan prezes sprostuje, bo wewnętrznie odrzucam to, że nikt nie dał im polecenia zsynchronizowania wszystkich danych, żeby informacje podawane przez każdy, powiedzmy umownie, kanał, który tu wymieniłem, były takie same. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Pan prezes Jakub Majewski, bardzo proszę.

Prezes zarządu Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję. W zasadzie mam refleksję na ten temat i, może, rekomendację. Chyba nie mamy wątpliwości co do tego, że PLK wie, gdzie znajdują się pociągi, i jest w stanie dość precyzyjnie prowadzić ruch pociągów, w związku z czym kwestia informacji źródłowej jest w zasadzie pewna. To, o czym wszyscy rozmawiamy, to kwestia dystrybucji tej informacji. Nie mamy więc problemu z oryginalnym źródłem. Mamy problem z tym, jak to rozdystrybuować.

Na stronach Ministerstwa Cyfryzacji od kilku miesięcy wisi poradnik dotyczący otwierania danych publicznych. Na tę okoliczność jest również stosowna ustawa. W wielu przypadkach, na przykład komunikacji miejskiej, informacje, które posiada operator, są dostępne dla każdego, kto umie skonstruować odpowiednie procedury czy rozwiązanie informatyczne. Jest mnóstwo aplikacji: dobrych, złych, kolorowych, czarno-białych, w których można sobie sprawdzić na przykład to, jak poruszają się tramwaje, pociągi metra, autobusy czy cokolwiek innego.

Dostępność informacji i sposób jej prezentacji są bardzo różne. Każdy może sobie znaleźć formułę, która mu odpowiada. Niektóre aplikacje są bardzo popularne, niektóre padają, bo robią to w sposób nieatrakcyjny. Wydaje mi się, że to jest pewna droga. Powinniśmy znaleźć sposób rozdystrybuowania informacji, którą mamy. Problemem nie jest to, że nie wiemy, gdzie jest pociąg i kiedy on dojdzie. To wiemy i jesteśmy w stanie to dość precyzyjnie prognozować. Mamy natomiast kłopot z tym, że wąskim gardłem jest jej dystrybucja. Można oczywiście dokładać kolejne serwery u zarządcy infrastruktury, ale być może alternatywą jest wystawienie API, które pozwalałoby rozdystrybuować tę informację niejako za darmo, cudzymi rękami.

Wydaje mi się, że tak powinniśmy o tym myśleć. Tak jak mówię, jako Fundacja ProKolej długo rozmawiamy z Ministerstwem Cyfryzacji na temat formuły prawnej. Według naszej oceny i oceny resortu, są to dane publiczne, dane dynamiczne i w całości podlegają pod tę ustawę, więc nie ma żadnych formalnych procedur, wręcz przeciwnie, mam wrażenie, że prawo nakazuje udostępnianie tych danych nieodpłatnie bądź przy minimalnych kosztach wynikających z rozwiązań informatycznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. O zabranie głosu poproszę teraz pana posła Pawła Bliźniuka.

Poseł Paweł Bliźniuk (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście fajnie, gdybyśmy dzisiaj nie mieli tego tematu na wokandzie, czyli gdyby nie było żadnych opóźnień na kolei, ale świat nie jest idealny i informacja na temat opóźnień dla nas jako pasażerów jest niezbędna. Dobrze, gdyby była skoordynowana. Po paru tematach panowie się prześliznęli. Będę chciał poprosić panów o pewnego rodzaju doprecyzowanie.

Pierwsza kwestia, która trochę wybrzmiała w trakcie dyskusji, to kwestia uspójnienia systemu informacji, czyli faktu, iż Portal Pasażera pokazuje jedne dane, a na stacji, na peronie możemy usłyszeć zupełnie inną informację. Jest pytanie, czy macie panowie jakiś pomysł i plan na to, żeby te dane uspójnić. Myślę, że to już nie jest kwestia przekonywania się, czy warto to zrobić, czy to jest możliwe technicznie, bo wydaje się, że jest. Po prostu dobrze byłoby, gdybyśmy jako pasażerowie korzystający z usług PKP mieli możliwość zapoznania się z danymi, które są przede wszystkim spójne. Nie ma nic gorszego niż chaos w sytuacji, gdy mamy jakiś kryzys na kolei, załamanie się pogody, wypadek, nie wiemy, kiedy dotrzemy tam, gdzie chcemy dojechać, a w tym samym momencie słyszymy kilka sprzecznych komunikatów. To jest pytanie numer jeden: Jaki pomysł na uspójnienie tych informacji ma PKP, żeby były one spójne we wszystkich przestrzeniach, gdzie możemy zapoznawać się z potrzebną nam wiedzą?

Druga sprawa to temat, w którym panowie tylko zasygnalizowali, że w sytuacjach kryzysowych nagle, w danym momencie, wzrosła liczba zapytań do 12 tys., jeżeli dobrze zapamiętałem. Bardzo delikatnie pojawiła się bardzo lakoniczna informacja o tym, czym to było spowodowane. Myślę, że służby informatyczne w głęboki sposób przeanalizowały tę sprawę, jednak chciałbym usłyszeć parę zdań więcej na temat tego, jaki był powód. Powody mogą być bowiem różne, a myślę, że diagnoza może otworzyć nam oczy, jeżeli

chodzi o rozwiązania na przyszłość, a takie anomalie mogą występować. Jeżeli panowie mówią, że to był pionowy, nagły wzrost z kilkuset do kilku tysięcy w kilka minut, to rodzi się pytanie, co tak naprawdę się wydarzyło. Myślę, że warto byłoby usłyszeć na temat kilka zdań więcej.

Ostatnia kwestia wydaje mi się dość istotna. Dość lakonicznie powiedzieli panowie o tym, że trwają prace nad poprawą rozwiązań i zmianą architektury aplikacji. Mam pytanie. Czy to są już konkretne wnioski z analiz, które na pewno przeprowadzili panowie po sytuacjach kryzysowych? Mam nadzieję, że takie zostały przeprowadzone. Czy jest to już ubrane w jakiś harmonogram i macie ścieżkę dojścia, kamienie milowe, jeżeli chodzi o poprawę? Jak ma wyglądać ten portal i architektura zarządzania danymi po zmianach? Pytam, żebyśmy mogli spotkać się za jakiś czas i dopytać, na jakim etapie jesteśmy. Wiadomo, że takie zmiany nie zachodzą z dnia na dzień. Czy jednak jest jakiś harmonogram w formie dokumentu, którym mogliby panowie podzielić się z członkami Komisji, żebyśmy mogli monitorować zmiany, które są konieczne, co wynika z naszej dzisiejszej dyskusji?

Na ten moment to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. O zabranie głosu poproszę teraz panią posłankę Barbarę Oliwiecką.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie. Słyszę tutaj, że jest problem z dostępem do dynamicznej informacji odnośnie do lokalizacji pojazdów, pociągów itd. Padła bardzo słuszna uwaga, że może to faktycznie być jakaś alternatywa, kiedy te dane będzie się szeroko dystrybuować i będą rozwijać się różne aplikacje, które będą wspomagać informację dla pasażera. Mówicie państwo, że nie ma żadnych problemów, wystarczy tylko podpisać stosowane porozumienie.

Może więc konkretnie: ile wniosków wpłynęło do państwa chociażby w ostatnim roku czy w ostatnich dwóch latach odnośnie do zawarcia porozumienia na pozyskiwanie tych danych? Ile tych wniosków było rozpatrzonych pozytywnie, ile negatywnie i dlaczego?

Drugie pytanie też trochę dotyczy systemu, ale i sprawy, które mnie z kolei, jako przedstawicielki Polski powiatowej, bardzo nurtuje. Bardzo często zdarza się, oczywiście szczególnie w natężonych weekendach, że tydzień wcześniej nie ma biletów na rozkłady jazdy, na pociągi jadące do Warszawy. Z państwa portalu można kupić bilet. Pytanie, czy system rejestruje te zapytania, gdzie są odmowy, bo nie można kupić biletów, bo cały pojazd jest zarezerwowany. To jest o tyle ważne, że na te składy notorycznie brakuje biletów i notorycznie nie są one powiększane. Rozumiem, że są pojazdy, w których nie można dokładać wagonów, wtedy natomiast warto może spojrzeć na to pod kątem zintensyfikowania rozkładu. Jest więc pytanie o to, czy gromadzicie państwo dane o tym, ilu pasażerom system odmówił sprzedaży biletów, bo po prostu nie było miejsc. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Na koniec mam jeszcze jedno pytanie, dotyczące przewozów międzynarodowych. Otóż korzystając z tego typu transportu na przykład na trasie pomiędzy Pszczyną a Warszawą, aby dowiedzieć się o opóźnieniu pociągu, który zmierza w stronę naszej granicy, trzeba sięgać po informację kolejową, na przykład czeską, gdzie takie informacje są zamieszczane. U nas takiej informacji nie ma, w związku z tym pasażer, który przyjeżdża na stację w Pszczynie, a wiadomo, że ten pociąg przed granicą ma już potężne opóźnienie, nie ma wcześniej dostępnej informacji, żeby mógł zapoznać się z tą informacją w naszym systemie informatycznym. Pytanie, czy można coś z tym zrobić.

To jest problem międzygraniczny, ale te opóźnienia się zdarzają, w związku z tym znowu dochodzi do sytuacji podobnej do tej, o której mówiła pani posłanka, że ktoś przyjeżdża, a gdyby wcześniej wiedział, że opóźnienie jest 60-minutowe, to nie czekałby na peronie, nie marzłby w trudnych warunkach atmosferycznych, mógłby przyjechać później albo poczekać w miejscu, które zapewnia komfort oczekiwania. Jest więc pytanie, czy można coś z tym faktem zrobić i zaciągnąć do systemów informacje od przewoźników zagranicznych czy od naszych, bo w zasadzie ten przewóz przynajmniej w części jest wykonywany naszymi środkami i wykonują to nasi operatorzy. Dziękuję bardzo.

Może teraz poproszę pana ministra i panów prezesów o udzielenie odpowiedzi na pytania, które się pojawiły. Później, po tej rundzie odpowiedzi będzie krótka druga tura. Zachęcam, gdyby informacją zechcieli podzielić się z nami przedstawiciele przewoźników samorządowych, to również zachęcam do zabrania głosu. Proszę wtedy o sygnał. Dziękuję bardzo. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. To bardzo interesujące pytania. Mają one rozmaitą naturę, odnoszą się do różnych problemów. Część nie jest w ogóle sygnalizowana w temacie posiedzenia Komisji, wydaje mi się więc, że trudno nam będzie, jak siedzimy tutaj we trzech, udzielić informacji o tym, ile było złożonych wniosków o dane i ile było odpowiedzi. Prosiłbym, żeby to sprecyzować i zapytać w standardowym trybie. PKP PLK za pośrednictwem ministerstwa udzieli takich informacji. Z całą pewnością tak będzie.

Również kwestia dotycząca organizacji wzmocnień nie dotyczy informacji pasażerskiej. Oczywiście przewoźnik, który sprzedaje bilety za pośrednictwem tej, takiej czy innej aplikacji, wie, jakie ma napełnienie pociągu, wie, czy dysponuje taborem na wzmocnienie. Jeśli dysponuje, to taką usługę udostępnia, bo chce sprzedawać bilety. Między innymi stąd biorą się rekordy frekwencyjne. W większym stopniu łączą się one z przewozami międzywojewódzkimi organizowanymi w ramach składów wagonowych niż z elektrycznymi bądź spalinowymi zestawami trakcyjnymi, bo tutaj elastyczność jest o wiele mniejsza. Można zdublować, ale chyba rzadko zdarza się, żeby dublować zestawy w ruchu regionalnym albo aglomeracyjnym, bo jest informacja, że zostały sprzedane bilety, które nie są numerowane, nie są sprzedawane na miejscówki, tylko są sprzedawane w systemie otwartym i na odcinek czasu, a nie na konkretny pociąg. Przewoźnicy regionalni i ich organizatorzy pewnie precyzyjnie udzielą pani poseł takiej informacji.

Jeśli chodzi o przewozy międzywojewódzkie, to oczywiście tak, PKP Intercity wzmacnia, organizuje bisy, jeśli w danym momencie jest taka możliwość. Takie działania są podejmowane, z całą pewnością…

Nie wiem, jaka jest zasada...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę kontynuować, panie ministrze. Będzie druga runda. Pytania będą w drugiej rundzie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jako człowiek grzeczny zawsze zapytam…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak to z całą pewnością wygląda. Oczywiście w ramach systemu czy sposobu informowania pasażerów o regularnym rozkładzie jazdy, o jego zmianach wynikających z określonych przyczyn, utrudnień i kontekstów trzeba brać pod uwagę to, że są informacje wynikające z sytuacji sieciowej i informacje, które są realizowane na bieżąco. One mogą się od siebie różnić. Przykład przewozów międzynarodowych jest dobry, bo z zagranicy, z Czech, przychodzi prognoza, a na pierwszej stacji dyżurny ruchu wstawia realną rzeczywistość wynikającą z konkretów. Stąd może być tutaj trudność w przekazaniu precyzyjnej informacji. Jest ona opatrzona komunikatem, że może ulec zmianie, dlatego właśnie, że może ulec zmianie. Wszyscy – i dyżurni, i centralna PLK, i przewoźnicy, którzy też mają swoje dyspozytury, przekazują informacje i koordynują ten proces – starają się wprowadzić to do swojego obiegu, który jest oparty o wiele kanałów. Portal Pasażera nie jest jedyny, przewoźnicy też mają swoje strony, na których informują o tym, co dzieje się na sieci. Jest tutaj przedstawiciel warszawskiej SKM-ki, może dużo opowiedzieć o stronie facebookowej, która podaje takie informacje na bieżąco. Tak to się odbywa. Próba synchronizacji jest realizowana na bieżąco czasami w trudnych do przewidzenia warunkach.

Z kolei niedzielny poznański przykład… Teraz w sumie nie wiem, czy ministrowi Gajadhurowi radzić, żeby kolejny raz podjął taki telefon po przeczytaniu wpisu, czy nie, bo nie wiem, czy to było dobre, czy złe, kiedy było zdarzenie absolutnie ekstraordyna-

ryjne, pani poseł już wie, jakiej natury – nie informowaliśmy o tym szeroko – w miejscu komplikującym prace węzła, dezorganizującym jego ruch na ok. pół godziny, jeśli dobrze pamiętam, co w takim węźle, jakim jest węzeł Poznań, zawsze skutkuje wielogodzinnymi utrudnieniami polegającymi na tym, że później trzeba ruch rozprowadzić. Potem decyzje podejmuje się na bieżąco.

Jak będziecie mieli państwo kiedyś okazję pójść do dyspozytury, która realizuje ruch na bieżąco, w życiu codziennym, to zobaczycie, jak ta praca wygląda, że to nie jest debatowanie jak na posiedzeniu Komisji. Tam trzeba podejmować konkretne decyzje, układać bezpieczną drogę przejazdu i podejmować decyzje we współpracy z przewoźnikami o tym, które pociągi powinny iść w priorytetach, a które mogą poczekać, co zawsze budzi pewną kontrowersję i pewne działania.

W ramach podejmowanych procesów inwestycyjnych usprawniamy System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, realizując ją w różnych miejscach Polski. Taki przypadek jak w Gdańsku oczywiście nie powinien mieć miejsca. One niestety się zdarzają, wynikają z różnic technologicznych, z konieczności synchronizacji. Można powiedzieć, że może należało poczekać z otwarciem dworca chwilę dłużej i oddać go z w pełni działającymi wyświetlaczami. Czy nie? To jest pytanie, nad którym można się zastanawiać.

GPS-y, szczegółowe informacje o położeniu… Właścicielem pociągu jest przewoźnik. To jest jego informacja, dlatego porównywanie tego do transportu miejskiego, gdzie organizator, przedsiębiorstwo działające na zlecenie samorządu GPS-uje sobie pojazdy, jeździ itd., a potem je udostępnia, jest ciekawe, ale wydaje mi się, że na rynku kolejowym jest to bardziej skomplikowane, choć pewnie jest to kierunek. Może po wymianie taboru na nowoczesny, choćby w Polregio, odżipi-esowanie będzie bardziej praktyczne, natomiast tutaj – choć nie chciałbym, żeby zabrzmiało to tak, że absolutnie znam się na prowadzeniu ruchu pociągów – wydaje mi się, że wiemy, gdzie jest pociąg, ale na pewnym odcinku, przez który on się przemieszcza.

To jest zabezpieczone i jest to badane balisami. To nie jest system GPS-owy, tylko trochę inny, innego typu. Tam, gdzie one są, są to balisy. Jak Łódzka Kolej Aglomeracyjna ma odżipi-esowane wszystkie pociągi, to może wystawić na swojej stronie ich położenie. I to robi. Robi to Łódzka Kolej Aglomeracyjna, a nie PKP PLK. To jest odpowiedź. W takim razie najbardziej precyzyjną, z GPS-u, informację o tym, gdzie jest pociąg ŁKA, ma ŁKA. Jak ją wystawia, to ona jest. Pytanie, czy ma to integrować zarządca infrastruktury. Czy jest to jego obowiązek? Jeśli to nie jest jego obowiązek, czy powinien to robić komercyjne? Na jakich zasadach? Itd, itd. Pamiętajmy, że państwo polskie bilansuje zarządcę infrastruktury, bo on pobiera wyłącznie koszt bezpośredniego dostępu, a całą resztę trzeba mu zbilansować. To też konkretna dyrektywa, której skutkiem są programy związane z zarządzaniem, dofinansowaniem i wsparciem zarządców infrastruktury kolejowej. To jest jasne.

Ja w kwestiach bardziej ogólnych, a jeśli chodzi o szczegóły, oczywiście nie będziemy tu chcieli przedstawiać szczegółowych informacji o zmianie architektury portalu. Tego proszę nie oczekiwać, bo wydaje mi się, że opowiadanie o tym w formule całkowicie otwartej nie jest do końca akuratne. Tak bym to nazwał. Na tym postawiłbym kropkę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Było poruszonych kilka kwestii. Była kwestia Poznania. Pan minister powiedział to bardzo delikatnie, ale wiemy, że takie przypadki na sieci mamy niestety prawie codziennie. Są to próby samobójcze i inne sytuacje. Taka sytuacja była w Poznaniu. To na żądanie Policji ruch pociągów został wstrzymany. Mówię wprost. Nie mieliśmy więc mówienia, czy to będzie 15, 30 czy 60 minut. Trudno było mówić, że to wydarzenie potrwa określony czas, a że jeszcze zdarzyło się to, gdy były intensywne opady śniegu i gdy był szczyt popołudniowy, to był duży, niekorzystny zbieg okoliczności, ale naprawdę niezależny od nas.

W ostatnich kilkunastu latach mamy wybudowanych ponad 500 systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. To jest system, który dopiero powstaje. Kilka lat temu podjęliśmy decyzję o budowie centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który zintegruje wszystkie systemy w Polsce. Żeby to zintegrować, muszą być spełnione dwa warunki. To po pierwsze, przebudowana cała infrastruktura pasażerska, co trwa, ale wiadomo, że jest to wieloletni proces. Jednocześnie to temat związany z przewoźnikami i GPS. Jeżeli cały tabor przewoźników będzie wyposażony w GPS – odczytałem, że prawdopodobnie będzie to zakończone w trzydziestym którymś roku, czyli mamy jeszcze wiele lat – jeżeli powstanie funkcjonalność zasysania danych do rozkładu jazdy, pewnie będzie to możliwe bardziej dokładnie. Warto natomiast zauważyć, że w liniach, które są wyposażone w balisy, wiemy to na bieżąco, a w pozostałych liniach, gdzie są sposoby prowadzenia ruchu pociągów na blokadę, z dokładnością do 1–2 tys. metrów wiemy, w którym miejscu jest pociąg, czyli te informacje są bieżące. Nie ma tu więc czegoś takiego, że nie wiemy, gdzie jest pociąg. Wiemy to doskonale.

Synchronizacja informacji pasażerskiej? Mamy podpisane porozumienie ze spółką PKP SA, że będziemy te informacje synchronizować. Być może nie zawsze jest to trafione w czasie. Poruszył to prezes Furgalski. Przypomnę, że Warszawa Wschodnia została zmodernizowana w latach 2011–2012. Z dużym cudzysłowem używam słowa „zmodernizowana”, bo zrobiony został lifting, tak to określę, po to tylko, żeby przygotować dworzec na Euro. Przypomnę, że wtedy właśnie nie przystosowano tego dworca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Mowa o budynku dworca i stacji, łącznie z peronami.

Warszawa Wschodnia jest ujęta w planach inwestycyjnych modernizacji linii średnicowej. Jest na liście podstawowej „Krajowego programu kolejowego”. Mam nadzieję, że te plany zostaną zrealizowane tak, jak zostały założone. Zakładamy, że w przyszłym roku, w 2024 r., ok. połowy roku będzie ogłoszony przetarg na modernizację tej stacji i okolic w kierunku Powiśla. W 2025 r. rozpoczną się tam prace. Zgodnie z założonym harmonogramem kończymy Warszawę Zachodnią, wchodzimy na Warszawę Wschodnią i wtedy problem dworca Warszawy Wschodniej zniknie.

System informacji pasażerskiej dworca Warszawa Wschodnia jest anachroniczny. Tak się składa, że ja też bardzo często korzystam z dworca Warszawa Wschodnia. Komponenty, które są tam zabudowane, nie mają już producenta, nie mają wykonawców. Te firmy już nie istnieją. To było robione przed Euro, ale nie chciałbym tu używać słowa Euro czy nie Euro. To pokazuje, że musimy przeczekać jeszcze półtora roku na dworzec Warszawa Wschodnia.

W tej chwili na szybko zebraliśmy te informacje. Na ponad 500 działających systemów dynamicznej informacji pasażerskiej w dniu dzisiejszym usterki, wady występują w 10 i one nie działają prawidłowo. Czy to dużo, czy nie? Mówimy o skali, o całości tego systemu.

Następny temat to harmonogram, Portal Pasażera i dojście do poprawy. Mówiłem już, pan minister chyba również, że, pamiętajmy, jest kilkanaście różnych systemów w Polsce, które są objęte szczególną ochroną i stałym nadzorem. Trudno, żebyśmy w tej chwili opowiadali, w jaki sposób reagujemy, w jaki sposób chcemy do tego doprowadzić. Jest tym objęta m.in. aplikacja Portal Pasażera. Działamy, poprawiamy. Aplikacja powstała i ma już 12 lat. Rozbudowujemy ją. Dwa lata temu podjęliśmy decyzję o rozbudowie tego systemu i poprawie funkcjonalności. Poprawiliśmy go, natomiast oczywistą sprawą jest to, że prace nad nim trwają. Decyzje są podejmowane w zakresie rozbudowy systemu, jednocześnie – co wcześniej powiedział prezes Skubiszyński – wydzielane są pewne funkcjonalności w innych obszarach.

Wydaje mi się, że jest to właściwy kierunek, i w tym kierunku chcemy iść. To to, co powiedziała pani poseł przewodnicząca o niedzielnej rozmowie. Byłem przecież w pobliżu. Powiem tak. Prawda jest taka, że następował ok. 20-krotnie większy napływ potrzeb zalogowań. To było bardzo ciekawe, że było bardzo duże zainteresowanie sytuacją na całej sieci. Generalnie pasażera, który korzysta z pociągu, interesuje dany pociąg i dana trasa. Tu nastąpiło apogeum. Oczywiście nie będziemy mówić w tej chwili o róż-

nych domysłach, o informacjach, które posiadamy, gdyż w tym momencie to są dane wrażliwe.

Wszystkie wnioski, Pszczyna, bo to też mnie zainteresowało, że pociąg z Pszczyny… Powiem tak. Mamy informację. System informacji działa do naszej granicy, czyli jak pociąg jedzie od Czech, to wiemy na przykład, że jest planowo w Zebrzydowicach i wiemy, jak jedzie w kierunku Zebrzydowice, Pszczyna, do Warszawy. Czy w tej chwili możemy pozyskiwać informacje? Dyspozytorsko, czyli roboczo, posiadamy informacje o tym, że pociąg jest opóźniony. Być może trzeba byłoby zastanowić się, czy w jakiejś formule wprowadzać to do systemu, ale myślę, że jest to wniosek, który rozpatrzymy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu PKP PLK SA Mirosław Skubiszyński:

Państwo przewodniczący, szanowni państwo, pierwsza rzecz, którą chciałem powiedzieć, jest taka, że kolejarze, zarówno u zarządcy, jak i u przewoźnika – to trochę w nawiązaniu do poselskiej dyskusji – z równą troską i powagą podchodzą do każdego podróżnego, czy krajowego, czy zagranicznego, czy jadącego na pielgrzymkę, czy jadącego na Pol'and'Rock Festival, czy jadącego na mecz ligowy, czy do pracy, czy do lekarza, czy na uczelnię.

Druga sprawa jest taka. Bezwzględnie wiemy, gdzie znajduje się pociąg.

Trzecia sprawa jest taka. Oczywiście GPS da więcej światła i powie z większą dokładnością, gdzie jest pociąg, natomiast chciałbym, żebyście państwo nie mylili dwóch rzeczy: GPS-u i systemów automatycznego nastawiania przebiegów czy systemów ETECSA, czyli systemów sterowania ruchem. GPS nie jest systemem sterowania ruchem. Dochodzimy na przykład do momentu semafora wjazdowego na stację. Kiedy coś się dzieje, jest decyzja dyżurnego, na przykład na dworcu Warszawa Wschodnia, który w sekundę podejmuje decyzję, że pociąg wjeżdża na peron pierwszy, drugi lub trzeci. Za chwilę pod wpływem innych, niezwykle istotnych informacji, mających związek na przykład z bezpieczeństwem, dyżurny zmienia decyzję o przyjęciu pociągu na jeszcze inny peron.

Niestety stąd to bieganie podróżnych. Co się wtedy dzieje? System nie zdąży tej informacji w tej sekundzie podać na wyświetlaczach, dopóki nie będziemy mieli tego scentralizowanego, połączonego z systemami sterowania ruchem kolejowym, jakie by one nie były. GPS będzie więc wsparciem i pomocą, będzie jednym z elementów, natomiast nie traktujmy tego jak zbawienie świata, bo musimy tu wejść w systemy sterowania ruchem kolejowym. Miejmy tego świadomość, drodzy państwo.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Kmity i sytuację z pociągiem Wawel do Rzepina i do Niemiec, ten pociąg zakończył bieg w Rzepinie. Proszę państwa, mówimy o sytuacji kryzysowej, awaryjnej. Przewoźnik drugiej strony miał sytuację, jaką miał. W związku z tym moim zdaniem dość rozsądnie rozegrano sytuację w ten sposób, że podstawiono ogrzewany skład z możliwością gorących napojów. Podróżni spędzili tak noc, do przyjazdu autokarów ze strony niemieckiej. Muszę państwu powiedzieć, że kilka lat temu jadąc w jakimś służbowym celu właśnie na zachód Niemiec, spotkaliśmy się z analogiczną sytuacją w Berlinie, kiedy była sytuacja społeczna: strajk kolejarzy. Wtedy po raz pierwszy spotkaliśmy się z sytuacją, kiedy udostępniono jeden ze stojących składów jako tzw. hotel, co znacznie złagodziło niedogodności w trudnej sytuacji. Dokładnie taka sytuacja miała miejsce w Polsce po raz pierwszy. Mamy nadzieję, że nie będzie się ona powtarzać, natomiast jest to jakaś alternatywa w sytuacji wyjątkowej, kryzysowej, w dodatku zimą.

Proszę państwa, informacja o zmianie peronów i pan prezes Furgalski… To jest to, o czym mówiłem przy GPS-ie, automatycznym nastawianiu przebiegu i systemach sterowania. Inaczej mówiąc, GPS świetnie pokazuje lokalizację z dokładnością do metra, natomiast nie przełoży tego, co jest w głowie dyżurnego, czyli decyzji, na zmianę peronu na danej stacji w danej sytuacji. Zrobi to naciśnięcie przycisku, nastawienie semafora na tor pierwszy, drugi, piąty czy dziesiąty. Wtedy zautomatyzowana funkcjonalność sterowania ruchem kolejowym od razu wyrzuci te informacje na systemy informacji pasażerskiej.

Jak mówił prezes Merchel, tych systemów mamy prawie 600, ale, proszę państwa, mamy też niemal 900 klasycznych systemów zapowiedzi megafonowych. W tej chwili jesteśmy w punkcie w połowie drogi, na styku urządzeń ultranowoczesnych i tych archaicznych. Nikt z nas nie jest w stanie odtworzyć we współczesnym laptopie dyskietki z lat 90., a dzisiaj często musimy w jakiś prowizoryczny, mechaniczny sposób połączyć to w tych systemach. Czasami niestety tym łącznikiem jest człowiek, który bywa najsłabszym ogniwem. Mówicie państwo, że czasem się z tym spotykacie. W aplikacji jest opóźnienie 30-minutowe, a na pragotronie starej daty jest 15-minutowe, dlatego że informacje do pragotronu wprowadza człowiek i czasami ten człowiek potrzebuje lekkiego zdyscyplinowania. Ujmuję to delikatnie.

Proszę państwa, to chyba najbardziej istotne kwestie. Jeżeli chodzi o udostępnianie API i procedowanie w kierunku dojścia do celu, pozwólcie państwo, jeśli państwo przewodniczący pozwolicie, że odpowiemy na to w formie pisemnej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, bardzo proszę. Otwieram drugą rundę dyskusji. O zabranie głosu poproszę panią posłankę Barbarę Oliwiecką.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, czy jako Komisja od razu, bez wysyłania pisma możemy poprosić o odpowiedź na piśmie, ile przyszło takich pozwoleń? Pan minister poprosił tu o pismo, ale myślę, że jeżeli jest taki wniosek z Komisji…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście. Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na ten wniosek. Jeżeli nie ma możliwości udzielenia jej teraz, podczas posiedzenia Komisji, to proszę przyjąć ten uprzejmy wniosek Komisji.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, jak będzie zidentyfikowane pytanie z protokołu.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To zaraz zidentyfikujemy pytanie. Odnośnie do pytania, mam świadomość, że to może wykraczać poza temat Komisji, natomiast chodziło mi tylko i wyłącznie o połączenia PKP Intercity, bo w połączeniach regionalnych często nie ma żadnych miejscówek i nie ma tam problemu z kupnem biletu. Interesuje mnie po prostu, czy system PKP Intercity czy Portal Pasażera mają zbierane dane o tym, ilu pasażerów jest odstawianych z kwitkiem. Rozumiem, że to pytanie powinnam skierować do PKP Intercity. Tak? Państwo u siebie, w tym portalu nie macie takich informacji, nie zbieracie? Pytam dlatego, że w obecnej dobie są informacje zwrotne o tym, czy udało się dokonać zakupów przez konkretną stronę, przekierowując. Rozumiem, że państwo takiej informacji nie zbieracie, nie macie, czyli ta informacja powinna być tylko w zasobach PKP Intercity. Tak? Dobrze. Ślicznie dziękuję. Tam się zwrócę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Furgalski mówi jeszcze, że nie została udzielona odpowiedź na jedno z pytań.

Prezes ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak. Podnosiłem kwestię zamieszania przy korekcie rozkładu jazdy w marcu. Tam były trzy sprawdzające postępowania UTK. Była informacja, że urząd przystępuje do procedury wymierzenia kary. PKP PLK odpowiadała, że nie zgadza się z tymi ustaleniami. Jaki jest więc stan rzeczy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Też będę prosił o udzielenie odpowiedzi. Pani przewodnicząca Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Mam jeszcze kilka bardziej szczegółowych pytań, natomiast jeżeli chodzi o zapytania od podmiotów zewnętrznych w sprawie udostępnienia państwa kodu, rozumiem, że zło-

życie nam państwo informację na piśmie. Czy jednak naprawdę jest to problem, żeby dzisiaj na posiedzeniu Komisji opowiedzieć o tym, jaki to jest rząd wielkości? Czy w ogóle nie było takich zapytań? Czy było jedno albo dwa? A może było ich tak dużo, że państwo nie pamiętacie? Przepraszam, ale po prostym pytaniu odprawiacie nas państwo z kwitkiem i nie dostaliśmy na to odpowiedzi.

Powtórzę moje drugie pytanie, bo padło we wcześniejszej turze. Jaki jest w ogóle koszt udostępnienia przez państwa tej informacji? To będzie kluczowe z perspektywy osób, które byłyby tym zainteresowane.

Mam pytania już nie do pana ministra, tylko do zarządu, ale poczekam, aż skończycie państwo rozmowę. Chciałabym dowiedzieć się kilku kwestii. Czy to prawda, że wytyczne PKP PLK Ie-122 ograniczają wybór urządzeń, które są kluczowe do transmisji danych, do tych producenta firmy Nokia? Czy to jest prawda? Doprecyzowując, mówię oczywiście o urządzeniach technicznych, które są konieczne na potrzeby transmisji sygnału do urządzeń informacji pasażerskiej. Czy faktycznie jest tak, że jest to ograniczenie do producenta i firmy Nokia? Jeżeli tak jest, to wtedy jest jasne, że firma Nokia może dyktować ceny.

Druga kwestia wybrzmiała już w wypowiedzi pana prezesa Skubiszyńskiego i dotyczy dyżurnych ruchu. Czy dyżurni ruchu faktycznie muszą ręcznie wpisywać do systemu informacji pasażerskiej dane o opóźnieniach pociągu? Mają przecież o wiele ważniejsze zadania w pracy, której celem jest bezpieczeństwo. Czy to nie mogłoby zostać zsynchronizowane?

Wracając jeszcze do urządzeń firmy Nokia, czy rozważacie państwo usunięcie wymagań instalowania tych urządzeń na mniej ważnych obiektach, po to, żeby obniżyć koszty inwestycji? Jak popatrzymy na mniejsze stacje, okaże się, że te urządzenia teletransmisyjne mają kilkukrotnie wyższy koszt niż sama informacja pasażerska, której służą. Tak naprawdę jest to pytanie o to, kiedy planujecie zintegrować bazę danych CSDIP z systemem EDR po to, żeby uzyskać lepszą dokładność działania informacji pasażerskiej. Czy planujecie państwo kolejne zmiany w wytycznych Ipi-6, które zmieniają sposób doboru urządzeń na stacjach? W ciągu ostatnich kilku lat mieliśmy cztery zmiany tej instrukcji i każda prezentowała inny sposób wyposażania stacji tej samej kategorii.

To przykład warszawski. Mamy stację Warszawa Targówek, która jest wyposażona w wyświetlacze krawędziowe, ale także stacje takie jak Warszawa Grochów, Wawer czy Gocławek, gdzie będą zabudowane tylko infokioski, które prezentują wspominane plakaty z rozkładem jazdy. Tutaj też prosiłabym o precyzyjną odpowiedź plus rzędy wielkości, o które dopytywałam. Rozumiem, że szczegółowa informacja będzie przedstawiona na piśmie, ale może opowiecie nam państwo coś więcej, bo na razie wychodzimy z tego posiedzenia Komisji bez większych konkretów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. W związku z tym, że na ten moment nie mam kolejnych zgłoszeń, poproszę pana ministra i panów prezesów o udzielenie odpowiedzi. Panie prezesie?

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o instrukcję dotyczącą łączności, pozwolicie państwo, że odpowiemy na piśmie, bo trzeba się wczytać w tę instrukcję. Mnie w głowie… nie jest na bieżąco… że ograniczamy się do jednej firmy. Nie będę nawet wymieniał nazwy.

Jeżeli chodzi o Ipi-6, rzeczywiście zmieniliśmy podejście do sytuacji informacji pasażerskiej, ale każda zmiana instrukcji poprawia funkcjonalność i dostępność. Do tego, co powiedziała pani przewodnicząca, wymieniając stacje, wymieniłbym jeszcze kilka w obrębie Warszawy. Chyba wszystkie mam w głowie. Zależy nam na tym, żeby był jednolity standard w obrębie danych odcinków linii. Przyjęliśmy tzw. obszary aglomeracyjne, na których teraz pracujemy, żeby jak jest odcinek od Warszawy do Otwocka – mówię przykładowo – wszystkie przystanki, stacje, nieważne, czy wsiada tam 30 czy 100 pasażerów, miały jednolity system informacji.

Targówek i Wawer na pewno będą więc dostosowane z wyświetlaczami krawędziowymi. Dotyczy to oczywiście nie tylko Warszawy, ale wszystkich aglomeracji, z których kilkanaście zdefiniowaliśmy w Polsce. Jako aglomeracje przyjęliśmy miasta wojewódzkie. Odległość to średnio od 30 do 50 km od tego miasta. Odcinkowo linie… Mógłbym

pewnie wymienić w każdym mieście, ale to na przykład linia od Poznania do Gniezna czy do Wrześni, od Bydgoszczy do Torunia czy na przykład od Katowic do Tych. To są przykłady wybiórcze.

Zmiana jest już w zasadzie przygotowana. Nie wiem, czy nie została już nawet przyjęta przez zarząd. Tak, jest już przyjęta, dlatego że została dopracowana. Urozmaicenie systemu nie powoduje pogorszenia informacji, a na sto procent powoduje poprawę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeszcze pan prezes? Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu PKP PLK SA Mirosław Skubiszyński:

Jeśli można, Ipi-6 oczywiście ewoluuje, bo byłoby strasznie, gdyby nie ewoluowało. Do tego, co mówił prezes, dopowiem tylko, że w tej chwili wprowadziliśmy też kategorie tzw. stacji szczególnych, bo w pewnej klasyfikacji niektóre stacje mieściły się w mniejszej kategorii, z uboższym wyposażeniem. Są jednak stacje takie jak Wisła Głębce, jak Ciechocinek, które będą za chwilę. To stacje, powiedzmy, ciekawe turystycznie, sanatoryjnie, sportowo. Przez swoją lokalizację i funkcjonalność stacje te będą klasyfikowane w kategorii wyższej, żeby ta informacja tam docierała. Trudno sobie wyobrazić, żeby stacje turystyczne czy sportowe, gdzie odbywają się duże uroczystości czy imprezy sportowe, miały tylko plakat czy wyświetlacz. Nad tym też pracujemy i to zostało wdrożone.

Pani przewodnicząca, pani poseł, wydaje mi się, że nie użyłem słów „dyżurny ruchu”, tylko „człowiek”, najczęściej natomiast jest to operator Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który pozyskuje te informacje od dyżurnego ruchu. Tak jest bez wątpienia na wszystkich dużych węzłach. Nie ma mowy o tym, żeby dyżurny ruchu, który jest odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu, zajmował się dodatkowymi sprawami, które nie prowadzą wprost do prowadzenia ruchu. Natomiast na bardzo niewielkich stacyjkach, w pojedynczych przypadkach, jest to wprowadzane przez dyżurnego ruchu, ale nie powoduje to zagrożenia bezpieczeństwa, nie jest to z uszczerbkiem dla jego podstawowych, niezwykle ważnych, czynności. Są to naprawdę bardzo pojedyncze, incydentalne przypadki.

We wszystkich kluczowych węzłach jest to operator SDIP. W niektórych lokalizacjach, jak Warszawa Zachodnia, są nawet dwie osoby, które z dwóch komputerów obsługują te informacje w sytuacji, kiedy są zakłócenia. Pół biedy, kiedy rozkład jest realizowany w miarę planowo. Wtedy system sam zaczytuje, sam podejmuje decyzje i wyrzuca informację. Kiedy natomiast są sytuacje zmieniające ad hoc numer toru, numer peronu itd, wtedy w dużych węzłach typu Warszawa Zachodnia, kiedy brakuje czasu – czas jest wtedy niezwykle cenny – wkracza w to operator systemu, który jest stanowiskiem całodobowym. Na dużych węzłach są to nawet dwie osoby jednocześnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pamiętam jeszcze pytanie dotyczące Warszawy Wschodniej i postępowań i kar. Czy jest pan wiceprezes UTK? Jest. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Marcin Trela:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, odpowiadając na pytanie pana prezesa Furgalskiego, powiem, że prowadziliśmy trzy kontrole. Dotyczy to Warszawy Zachodniej i tam działającej sytuacji. 24 lipca tego roku prezes UTK wydał decyzję administracyjną wobec PKP PLK nakazującą usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości i naruszeń. Następnie 20 października tego roku prezes UTK wobec zarządcy infrastruktury kolejowej wydał decyzję administracyjną, w przedmiocie której na zarządcę infrastruktury kolejowej nałożył karę pieniężną w wysokości 250 114 zł za zwłokę w wykonaniu decyzji z 24 lipca 2023 r. Ta kara nie jest prawomocna, bowiem 6 listopada zarządca infrastruktury kolejowej wniósł odwołanie do sądu ochrony konkurencji i konsumentów, natomiast decyzja jest wydana i będzie przedmiotem rozstrzygnięcia przez Sąd Okręgowy w Warszawy.

Przed prezesem UTK toczy się również kolejne postępowanie administracyjne wszczęte wobec zarządcy infrastruktury kolejowej. Ono nie zostało zakończone. Doty-

czy stosowania przez PKP PLK bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym polegających na nieprawidłowym realizowaniu obowiązku udzielania pasażerowi informacji o ruchu pociągów. Gromadzimy tutaj obszerny materiał dowodowy. Dajemy zarządcy infrastruktury szansę na przedstawienie stosownych wyjaśnień. To postępowanie administracyjne jeszcze nie zostało zakończone. Maksymalny termin zakończenia postępowania – ono dotyczy nałożenia kolejnej kary pieniężnej – szacujemy na pierwszy kwartał przyszłego roku.

Uzupełniając jeszcze okoliczność w temacie debaty, powiem, że wobec tematu informacji pasażerskiej w latach 2020–2023 w 50 wystąpieniach prosiliśmy zarządcę infrastruktury o przedstawienie szczegółowych informacji do tego tematu. Sześć postępowań zakończyliśmy decyzjami administracyjnymi. Łączna wysokość kar dotyczących obszaru informacji pasażerskiej, jaka została nałożona na zarządcę infrastruktury kolejowej – są to kary prawomocnie osądzone, nie mówimy o decyzjach, które są przedmiotem rozstrzygnięcia sądu – są nałożone na łączną karę 1985 tys. zł. Trzy postępowania administracyjne są jeszcze w toku. Mam nadzieję, że udało mi się odpowiedzieć na pytania pana prezesa Furgalskiego. Tak jak zaznaczyłem, ta decyzja 20 października została zaskarżona przez PKP PLK, więc nie możemy mówić o jej prawomocności, natomiast będzie podlegała rozstrzygnięciu i osądzeniu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję, panie prezesie. Nie widzę więcej zgłoszeń w dyskusji. Na tym wyczerpaliśmy…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Czy można w sprawach bieżących?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie chciałem wcześniej odnosić się do incydentu, który zaistniał w czasie posiedzenia Komisji. Nie chciałem rozcieńczać głównego, bardzo ważnego tematu związanego z informacją kolejową.

Zwracam się z apelem, szczególnie do pana przewodniczącego i do wysokiego prezydium o to, aby, tak jak postulowali posłowie, nie komentować ich wypowiedzi. Nie przypominam sobie, tzn. przypominam sobie tylko jeden taki przypadek w ciągu prac Komisji od 2005 do 2015 r., kiedy tylko jeden raz pan przewodniczący Stanisław Zmijan, skądinąd dobrze prowadzący obrady, komentował wypowiedzi pani poseł Paluch. Skończyło się to bardzo emocjonalnie i od tamtego czasu pan przewodniczący nie komentował już żadnych wypowiedzi.

Uważam, że odwoływanie się do tego, co dzieje się na sali sejmowej, jest tutaj absolutnie nie na miejscu. Mam w pamięci zachowania, moim zdaniem skandaliczne, marszałka Niesiołowskiego. Innych marszałków nie będę wymieniał z imienia i nazwiska. One nigdy nie były przykładem do tego, aby w czasie posiedzeń Komisji Infrastruktury zachowywać się czy komentować sprawy podobnie.

Bardzo proszę, panie przewodniczący, abyśmy skoncentrowali się tylko i wyłącznie na właściwym prowadzeniu obrad, tak jak pan to robi dotychczas. Wszelkie komentarze są natomiast absolutnie nieuzasadnione. Posłowie mają prawo wyrażać swoje opinie w sposób mniej lub bardziej ekspresyjny, mniej lub bardziej emocjonalny. To jest przywilej i mandat każdego posła, a obowiązkiem prezydiantów jest sprawne prowadzenie Komisji, nie odnoszenie się do zachowań posłów, oczywiście jeżeli nie wykraczają one poza ramy regulaminowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za tę uprzejmą uwagę. Zwrócę tylko uwagę na dwie okoliczności. Pierwsza okoliczność jest taka, że niewiedza dotycząca komentowania prawdopodobnie wynika z faktu, że w latach 2015–2023, w dwóch poprzednich kadencjach Sejmu, rzadko pan przewodniczący brał udział w posiedzeniach Komisji, co oczywiście jest zrozumiałe, był pan ministrem infrastruktury. Przyjmuję więc

to z takim oto dobrodziejstwem inwentarza, że w tej sytuacji w oczywisty sposób nie będąc na tych posiedzeniach, prawdopodobnie do pana przewodniczącego informacje te mogły nie docierać.

Druga jest prośbą z mojej strony, którą zamierzałem skierować do pana przewodniczącego, o zdyscyplinowanie członków Komisji ze strony państwa klubu i poinformowanie, że głos zabieramy wtedy, kiedy przewodniczący prowadzący obrady udziela głosu. Myślę, że na tym tę dyskusję zakończymy.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny. Jeszcze pan minister jedno zdanie?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak. Dziękuję bardzo. Nie będę odnosił się do pracy Komisji, jestem tu w roli służebnej, bywałem na posiedzeniach Komisji i je pamiętam. Korzystając natomiast z dzisiejszej szansy, chciałem powiedzieć, że doceniamy ciężką pracę kolejarzy w trudnych warunkach, którzy realizują obowiązki służbowe, prowadzą ruch pociągów, podejmują wszystkie działania niezbędne dla pasażerów. Zwróciłbym też uwagę na to, że czasami są to działania obarczone bardzo wysokim ryzykiem, które w przypadku błędu czy jakiejś innej okoliczności mogą być okupowane wysoką ceną. Prosiłbym, żeby Wysoka Komisja też to dzisiaj doceniła. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oczywiście, wszyscy doceniamy ciężką pracę kolejarzy i co do tego panuje pełna zgoda. Myślę, że to jest dobra pointa tego posiedzenia Komisji.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję państwu za obecność. Dziękuję szanownym posłankom, szanownym posłom, wielce szanownym gościom i mam nadzieję, że na merytorycznych posiedzeniach Komisji będziemy spotykali się częściej.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.